

Anlage 3 - Trennungsrechnung

Inhaltsverzeichnis

1	Trennungsrechnung SWN Verkehr GmbH _____	1
1.1	Hintergrund _____	1
1.2	Anforderungen an die Trennungsrechnung _____	2
1.3	Leistung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags _____	3
1.4	Nebengeschäfte der SWN Verkehr _____	3
1.5	Angewandte Systematik _____	4
1.6	Herleitung zentraler Planwerte (für Plantrennungsrechnung) _____	7
1.7	Schema Trennungsrechnung _____	9

1 Trennungsrechnung SWN Verkehr GmbH

1.1 Hintergrund

Der öffentliche Dienstleistungsauftrag (ÖDA) wurde durch die Ratsversammlung im Jahr 2025 verabschiedet, womit die SWN Verkehr GmbH (SWN Verkehr) seit dem 01.01.2026 direkt mit dem öffentlichen Nahverkehr in Neumünster betraut ist. Der ÖDA (§ 7) fordert die Erstellung von Trennungsrechnungen zur Abgrenzung der gemeinwirtschaftlichen Leistung von etwaigen Nebengeschäften der Gesellschaft gemäß den Anforderungen des Anhangs der VO 1370/07. Über die Trennungsrechnung soll der Nachweis erbracht werden, dass keine Quersubventionen von Nebengeschäften (wettbewerblichen Aktivitäten) durch öffentliche Mittel stattfinden.

Gemäß Ziff. 5 Anhang VO 1370/2007 gilt für die Trennungsrechnung Folgendes:

- > Die Konten für jede dieser betrieblichen Tätigkeiten werden getrennt geführt, und er Anteil der zugehörigen Aktiva sowie die Fixkosten werden gemäß den geltenden Rechnungslegungs- und Steuervorschriften umgelegt.
- > Alle variablen Kosten, ein angemessener Beitrag zu den Fixkosten und ein angemessener Gewinn im Zusammenhang mit allen anderen Tätigkeiten des Betreibers eines öffentlichen Dienstes dürfen auf keinen Fall der betreffenden öffentlichen Dienstleistung zugerechnet werden.
- > Die Kosten für die öffentliche Dienstleistung werden durch die Betriebseinnahmen und die Zahlungen staatlicher Behörden ausgeglichen, ohne dass eine Übertragung der Einnahmen in einen anderen Tätigkeitsbereich des Betreibers eines öffentlichen Dienstes möglich ist.

1.2 Anforderungen an die Trennungsrechnung

Gemäß § 7 des ÖDA ist die SWN Verkehr dazu verpflichtet sowohl für das Folgejahr eine Plan-Trennungsrechnung im Zuge der Wirtschaftsplanung als auch eine Ist-Trennungsrechnung für das abgelaufene Jahr aufsetzend auf den Jahresabschluss zu erstellen. Die bei der Erstellung zu erfüllenden Anforderungen (Anhang der VO 1370/07) sind in enger Anlehnung an Henrich-Köhler 2013, S. 218ff. wie folgt zu konkretisieren:

- > Erträge und Aufwendungen der gemeinwirtschaftlichen Leistung sind nach Abgrenzung von Nebengeschäften auszuweisen
- > Betriebsleistung (Nutzkilometer) der gemeinwirtschaftlichen Leistung ist aufzuführen
- > Relevante Sondereffekte des jeweiligen Geschäft- oder Planjahres sind gesondert auszuweisen
- > Bei der Plantrennungsrechnung (auf Basis des Wirtschaftsplans) sind die Prämissen der Fortschreibung der wesentlichen Kostenarten darzulegen
- > Direkte Zuordnung von Aufwendungen und Erträgen, wenn sie nach dem Verursachungsprinzip ausschließlich einem Leistungsbereich zuzuordnen sind
- > Schlüsselung von Aufwendungen (z.B. Overheadkosten) subsidiär mit Hilfe verursachungsgerechter Schlüssel, wenn diese nicht direkt zuordenbar sind
- > Festlegung und Dokumentation der Regeln sämtlicher GuV-Positionen (Zuordnung, Aufteilungsschlüssel und Bemessungsgrundlage)
- > Verprobbarkeit der Trennungsrechnung mit der GuV
- > Integration der Trennungsrechnung in das vorhandene Berichtswesen

Zusammenfassend gilt es die Nebengeschäfte sowohl aufwands- als auch erlösseitig von dem gemeinwirtschaftlichen Geschäft durch direkte Zuordnung oder sachgerechte Schlüsselung der Erfolgspositionen abzugrenzen. Die Abgrenzung führt zu einem Ausweis der Ergebnisse der jeweiligen Nebengeschäfte. Der Ausweis positiver Nebengeschäftsergebnisse mit einem angemessenen Gewinnaufschlag bestätigt, dass keine Quersubventionen vorliegen. Soweit aus zukünftigen Nebengeschäften weitere Abgrenzungssachverhalte resultieren, ist die Stadt hierüber zu informieren und sind die weiteren Nebengeschäfte zusätzlich in den Trennungsrechnungen zu berücksichtigen. Hierzu wird diese Anlage ergänzt.

1.3 Leistung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags

Gemäß § 2 und § 3 des ÖDA sowie dem § 43 „Sonderformen des Linienverkehrs“ und § 44 „Linienbedarfsverkehr“ des Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sind im Wesentlichen folgende Leistungen nach dem jeweiligen Stand des Anforderungsprofils Gegenstand der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung:

- > Linienverkehr Stadt Neumünster (gemäß RNVP)
- > Linienverkehr Kreise Rendsburg-Eckernförde, Segeberg und Plön
- > Verstärkerfahrten im Rahmen des Linienverkehrs
- > Schulverkehr in Neumünster (als Verstärkerfahrten)
- > Fahrten für wiederkehrende Großveranstaltungen (Holstenküste etc.), Störungen & Nachfrageschwankungen
- > Linientaxi, Anruf-Linientaxi, Anrufsammeltaxi
- > Theatertaxen
- > On Demand Service Hin&Wech

1.4 Nebengeschäfte der SWN Verkehr

Nebengeschäfte umfassen alle erbrachten Leistungen für Dritte, die nicht zu dem im ÖDA festgelegten Leistungsumfang gehören. Folgende Nebengeschäfte werden durch die SWN Verkehr betrieben und sind entsprechend abzugrenzen:

Gelegenheitsverkehr

Die SWN Verkehr bietet neben den im ÖDA festgelegten Leistungen darüberhinausgehende Beförderungsdienstleistungen an, bei denen die vorhandene Infrastruktur und das Personal zum Einsatz kommen. Dazu gehören

- > Fahrten im Auftrag des Amtes für Ausländerangelegenheiten bzw. Migration & Flüchtlinge
- > Schwimmverkehr im Auftrag von Bildungseinrichtungen außerhalb von Neumünster
- > Fahrten im Auftrag von Vereinen
- > Fahrten für verbundene Unternehmen
- > Schienenersatzverkehr
- > Sonstige Fahrten für Dritte

1.5 Angewandte Systematik

Angewendete Systematik

Die Trennungsrechnung folgt den Kriterien Transparenz, Sach- und Verursachungsgerechtigkeit sowie Stetigkeit. Unter 7. ist das angewandte Schema der Trennungsrechnung abgebildet. Ausgehend von der Gewinn- und Verlustrechnung werden die Nebengeschäfte (Spalte 1 bis 3) abgegrenzt. Aufwendungen und Erlöse/Erträge sind, sofern eindeutig zuordenbar, unter der jeweiligen Sparte eingruppiert. Ist eine direkte Zuordnung nicht möglich, findet eine sachgemäße Schlüsselung statt. Die Zuordnungsvorschrift ist dabei in der vierten und die Bemessung bzw. Schlüsselung in der fünften Spalte abzulesen. Aufgrund der erst kurzen Anwendung der Trennungsrechnung (seit 2016) kann in Einzelfällen eine Schlüsselanpassung bei neuen Erkenntnissen oder neuen Datengrundlagen erfolgen, sofern hierdurch ein signifikanter Mehrwert hinsichtlich Transparenz, Sach- und Verursachungsgerechtigkeit (auch auf Kosten der Stetigkeit) entsteht.

Eine zentrale Schlüsselgröße stellen die Kilometerleistungen dar. Ein Großteil der Positionen wird über Nutz- oder Gesamtkilometer auf Gelegenheitsverkehr und gemeinwirtschaftliche Leistung geschlüsselt:

$$\text{Anteil GV} = (S_{GV}) \frac{K|E}{(S_{GV}) + (S_{gL})} ; \text{Anteil gem L.} = (S_{gL}) \frac{K|E}{(S_{GV}) + (S_{gL})}$$

K|E Aufwands- bzw. Erlös-/Ertragsposition

sGV Nutz- oder Gesamtkilometerleistung Gelegenheitsverkehr

sgL Nutz- oder Gesamtkilometerleistung gemeinwirtschaftliche Leistung

1. Erlöse & Erträge

Die Großzahl der Erlöse und Erträge lassen sich über die Finanzbuchhaltungskonten direkt den Sparten gemeinwirtschaftliche Leistung und Gelegenheitsverkehr zuordnen. Die Erträge aus Werbeflächen der Busse werden dabei vollständig der gemeinwirtschaftlichen Leistung zugeschrieben. Einzig die sonstigen Positionen gilt es über die Nutzkilometer zu verteilen (vgl. Formel a).

2. Kraftstoffkosten

Die Kraftstoffkosten verteilen sich auf die gemeinwirtschaftliche Leistung und den Gelegenheitsverkehr (Nutzung der gleichen Fahrzeuge). Als verursachungsgerechter Schlüssel werden hier die jeweiligen Gesamtkilometer herangezogen (vgl. Formel a). Die Kosten für leichtes Heizöl (Busheizungen) werden über die Nutzkilometer (Formel a) auf die beiden Beförderungsleistungen geschlüsselt.

(Formel a)

3. Instandhaltung

Die meisten Aufwandspositionen werden durch die gemeinwirtschaftliche Leistung und den Gelegenheitsverkehr verursacht. Eine direkte Zuordnung der Instandhaltungskosten ist hier nicht möglich (Nutzung der gleichen Fahrzeuge und Infrastruktur z.B. bei den Bussen). Bei der Instandhaltung der Busse werden die Gesamtkilometer als verursachungsgerechtes Maß für den Verschleiß der Fahrzeuge herangezogen und bei der Instandhaltung der allgemeinen Infrastruktur die Nutzkilometer. Eine direkte Zuordnung eines geringeren Teils der Instandhaltungskosten ist jedoch über die Zuordnung zum On-Demand-Service Hin&Wech möglich (Nutzung der Fahrzeuge ausschliesslich für den ÖDA). Die dann noch verbleibenden Aufwendungen werden entsprechend der Formel a geschlüsselt.

4. Leasingkosten KOM

Auch die Leasingkosten werden durch die gemeinwirtschaftliche Leistung und den Gelegenheitsverkehr verursacht. Eine direkte Zuordnung der Leasingkosten ist demnach auch hier ausser bei den Kosten für die Hin&Wech Fahrzeuge nicht möglich (Nutzung der gleichen Fahrzeuge), sodass die Nutzkilometer zur Schlüsselung herangezogen werden (vgl. Formel a). Die Leasingkosten für Hin&Wech Fahrzeuge werden der gemeinwirtschaftlichen Leistung direkt zugeordnet.

5. Mietkosten Taxidienstleistungen & Provisionen Fahrkartenverkäufe

Die Taxidienstleistungen werden ergänzend zu den Bussen im Rahmen des ÖDA eingesetzt. Folgerichtig sind diese Aufwendungen, genau wie die Provisionen für Fahrkartenverkäufe an externe Verkaufsstellen, direkt der gemeinwirtschaftlichen Leistung zuzuordnen.

6. Abschreibungen

Die Abschreibungen werden über die Nutzkilometer auf die gemeinwirtschaftliche Leistung und den Gelegenheitsverkehr geschlüsselt (vgl. Formel a). Die Abschreibungen, die für die Hin&Wech Fahrzeugflotte angefallen sind, werden direkt der gemeinwirtschaftlichen Leistung zugeordnet.

7. Personalkosten

Die Personalkosten für das Fahrpersonal werden anhand der jeweiligen Fahrzeit für Gelegenheitsverkehr und gemeinwirtschaftliche Leistung verteilt (vgl. 7.1). Bei dem Werkstattpersonal findet, wie bei der Instandhaltung, eine Verteilung nach Gesamtkilometer statt (vgl. 7.2). Bei den übrigen Personalkosten für Verwaltung etc. wird für den Verwaltungsaufwand des Gelegenheitsverkehrs über die Auftragsanzahl, die abgeschätzte mittlere Bearbeitungszeit je Auftrag und den aktuellen kaufmännischen Stundenverrechnungssatz der Kostenanteil berechnet (vgl. 7.3). Die verbleibenden Personalkosten gehören der gemeinwirtschaftlichen Leistung an und werden entsprechend hier zugeordnet.

7.1. Fahrdienst

Da keine Statistik zu den konkreten kumulierten Fahrzeiten für den Gelegenheitsverkehr und die gemeinwirtschaftliche Leistung bestehen, werden diese über die jeweilige, mittlere Geschwindigkeit und die gefahrenen Kilometer bestimmt. Die Schlüsselung der Personalkosten Fahrdienst erfolgt dann anhand dieser ermittelten Fahrzeitgröße:

$k_{\text{Fahrdienst}}$	Personalkosten Fahrdienst
v_{GV}	Mittlere Geschwindigkeit GV (Basis: Verkehrsstatistik 2016)
$v_{\text{öDA}}$	Mittlere Geschwindigkeit gem. Leistung (Basis: VHH-Statistik (arithm. Mittel der monatl. Umlaufgeschw. 2016))
S_{GV}	Gesamtkilometerleistung GV
$S_{\text{öDA}}$	Gesamtkilometerleistung ÖDA

$$\text{Anteil GV} = \left(\frac{S_{\text{GV}}}{v_{\text{GV}}} \right) \frac{k_{\text{Fahrdienst}}}{\left(\frac{S_{\text{GV}}}{v_{\text{GV}}} \right) + \left(\frac{S_{\text{öDA}}}{v_{\text{öDA}}} \right)}$$

$$\text{Anteil öDA} = \left(\frac{S_{\text{öDA}}}{v_{\text{öDA}}} \right) \frac{k_{\text{Fahrdienst}}}{\left(\frac{S_{\text{GV}}}{v_{\text{GV}}} \right) + \left(\frac{S_{\text{öDA}}}{v_{\text{öDA}}} \right)}$$

7.2. Werkstatt

Bei der Werkstatt findet, wie bei der Instandhaltung, eine Verteilung nach Gesamtkilometer (als Maß für den verursachungsgerechten Verschleiß der Fahrzeuge) statt (Vgl. Formel a).

7.3. Verwaltung etc.

Für die Verteilung der Personalkosten der Verwaltung etc. werden die anteiligen Kosten für den Gelegenheitsverkehr ermittelt. Die verbleibenden Kosten werden durch die gemeinwirtschaftliche Leistung verursacht. (Formel b)

Gelegenheitsverkehr

Für den Bereich Gelegenheitsverkehr werden die Anzahl an Aufträge und die durchschnittliche Dauer je Auftrag monetär bewertet. Gemäß Einschätzung SWN Verkehr ergibt sich der Zeitaufwand je Auftrag wie folgt: (Formel c)

Erstkontakt Telefonat	10 min
Mailverkehr + Organisation	30 min
Abrechnungen	10 min
<u>Sonstiges</u>	<u>10 min</u>
<u>Summe</u>	<u>60 min</u>

Die Anzahl an Aufträgen wird anhand der Anzahl an gestellten Rechnungen bzw. NTS-Buchungen ermittelt. Die monetäre Bewertung der resultierenden Stundenanzahl erfolgt

mit dem internen Stundenverrechnungssatz für Verwaltung und Vertrieb (gemäß Meldung von RW).

8. Fremdleistungen & Honorare

Bei den Fremdleistungen & Honoraren sind einige Positionen direkt dem ÖDA-Geschäft über die Betrachtung der Buchungen zuordenbar, beispielhaft seien hier die NSH-Dienstleistungen oder Buchungen für den On-Demand-Service Hin&Wech genannt. Die restlichen Fremdleistungen und Honorare (ohne die direkt der gemeinwirtschaftlichen Leistung zugeordneten Positionen) werden über die Nutzkilometer auf die gemeinwirtschaftliche Leistung und den Gelegenheitsverkehr geschlüsselt (vgl. Formel a).

9. Energiekosten (Strom/Fernwärme/Wasser)

Die Energiekosten verteilen sich auf die gemeinwirtschaftliche Leistung und den Gelegenheitsverkehr. Als Schlüssel werden hier die jeweiligen Nutzkilometer herangezogen (vgl. Formel a).

10. Steuern, Zinsen, verbleibender sonstiger betrieblicher Aufwendungen

Die verbleibenden sonstigen betrieblichen Aufwendungen, sowie Steuern und Zinsen werden über die Nutzkilometer auf die gemeinwirtschaftliche Leistung und den Gelegenheitsverkehr geschlüsselt (vgl. Formel a). Eine Ausnahme bilden die Werbeausgaben, die ausschließlich für die gemeinwirtschaftliche Leistung genutzt werden und somit dieser Sparte zuzuordnen sind.

1.6 Herleitung zentraler Planwerte (für Plantrennungsrechnung)

Kraftstoffkosten

Auf Basis der aktuellen Verbrauchswerte, der geplanten Kilometerleistung und der zukünftigen Fahrzeugflottenzusammensetzung wird der absolute Kraftstoffverbrauch für die Planjahre ermittelt. Dieser multipliziert mit den spezifischen Kraftstoffkosten ergibt die Kraftstoffkosten für den eigenen Fuhrpark.

Instandhaltung

Aus den bisherigen Erfahrungswerten, den Dienstleistungsverträgen und der Einschätzungen der Werkstattmitarbeiter werden die zukünftigen Instandhaltungs- und Wartungskosten ermittelt und für die geplante Fahrzeugflottenzusammensetzung hochgerechnet. Geplant sind verstärkte Eigen- statt Fremdleistungen.

Personalkosten

Bei der Personalkostenplanung gehen neben den voraussichtlichen Erhöhungen der Entgelte auch die Stellenplanung, Rückstellungen und berufsgenossenschaftliche Beiträge mit ein.

Leasingaufwand/ Abschreibungen Fuhrpark

Auf Grundlage der aktuellen Fahrzeugflotte und der Fahrzeugflottenplanung werden die Abschreibungen und der Leasingaufwand berechnet.

1.7 Schema Trennungsrechnung

Gewinn- und Verlustrechnung

	ÖDA (gemeinw. Leistung)	Gelegen- heits- verkehr	Zuordnung	Bemessung Schlüsselung
1. Diverse Erlös- & Ertragspositionen	x	x	direkt	FIBu-Konten
2. Sonstige Erlöse & Erträge	x	x	Schlüsselung	Nutzkilometer
3. Materialaufwand				
<i>Kraftstoff - Fuhrpark</i>	x	x	Schlüsselung	Gesamtkilometer
<i>HEL- Busheizung</i>	x	x	Schlüsselung	Nutzkilometer
<i>Instandhaltung Busse</i>	x	x	Schlüsselung	Gesamtkilometer
<i>Instandhaltung Hin&Wech Fuhrpark</i>	x		direkt	FIBu-Konten
<i>Instandhaltung sonstige</i>	x	x	Schlüsselung	Nutzkilometer
<i>Mietkosten Taxidienstleistungen</i>	x		direkt	FIBu-Konten
4. Personal- und Sozialaufwand			-	-
<i>Fahrpersonal</i>	x	x	Schlüsselung	Fahrzeit
<i>Werkstatt</i>	x	x	Schlüsselung	Gesamtkilometer
<i>Hin&Wech Mitarbeitende</i>	x		direkt	FIBu-Konten
<i>Verwaltung etc. GV</i>		x	direkt	Pauschale je Auftrag
<i>Verwaltung öDA</i>	x		direkt	Residualkosten
5. Abschreibungen			-	-
<i>Abschreibungen - öDA & GV</i>	x	x	Schlüsselung	Residualkosten über Nutzkilometer
6. Sonstige betriebliche Aufwendungen			-	-
<i>sonst. betr. Aufw. - rein öDA-bezogen</i>	x		direkt	FIBu-Konten
<i>sonst. betr. Aufw. - öDA & GV</i>	x	x	Schlüsselung	Residualkosten über Nutzkilometer
7. Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	x	x	Schlüsselung	Nutzkilometer
8. Zinsen und ähnliche Aufwendungen	x	x	Schlüsselung	Nutzkilometer
9. Sonstige Steuern	x	x	Schlüsselung	Nutzkilometer

Literatur:

Henrich-Köhler, C. (2013): Anforderungen an die Ausgestaltung des Berichtswesens im ÖPNV im Lichte der Verordnung 1370/2007, In: Schneider, H. (2013): Unternehmenssteuerung und Controlling im ÖPNV, S. 216-224, DVV Media Group GmbH.